

BAB IV

PENUTUP

4.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan permasalahan tentang tanggung jawab hukum pengangkut dalam perdagangan ekspor-impor berdasarkan konvensi internasional (*Rotterdam Rules*), dalam penelitian ini dapat diperoleh beberapa simpulan sebagai berikut:

1. *Bill of lading* yang tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules*, khususnya dalam hal tanggung jawab hukum pengangkut, tidak secara otomatis dianggap tidak sah secara hukum menurut hukum internasional. Namun, dapat berimplikasi pada sengketa dan risiko hukum yang lebih tinggi. Hal ini karena penerapan *Rotterdam Rules* sangat bergantung pada ratifikasi dan implementasi hukum nasional masing-masing negara. Jika sebuah *bill of lading* diterbitkan di negara yang belum meratifikasi aturan tersebut, maka aturan-aturan di dalam *bill of lading* tersebut tidak secara otomatis tunduk pada *Rotterdam Rules*. Jika B/L tidak sesuai dengan *Rotterdam Rules*, maka hukum nasional negara yang relevan juga akan menjadi pertimbangan dalam penyelesaian sengketa. Penting bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pengiriman untuk memastikan bahwa B/L mereka sesuai dengan *Rotterdam Rules* dan hukum nasional yang berlaku. Jika ada ketidaksesuaian, disarankan untuk mencari solusi hukum yang tepat agar masalah dapat diselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, penting bagi para pihak yang terlibat dalam pengangkutan barang melalui laut untuk

memastikan bahwa B/L yang diterbitkan sesuai dengan *Rotterdam Rules* atau hukum yang berlaku di yurisdiksi masing-masing, agar terhindar dari masalah hukum di kemudian hari. Kemungkinan-kemungkinan pemberlakuan jika ada negara yang belum meratifikasi dengan negara yang sudah meratifikasi *Rotterdam Rules*.

2. Prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* tidak dapat diberlakukan secara universal. *Rotterdam Rules* tidak secara otomatis mengikat semua negara, karena setiap negara harus secara resmi meratifikasi atau menyetujui konvensi tersebut agar terikat olehnya. *Rotterdam Rules* bukan merupakan hukum yang berlaku universal secara otomatis, tetapi dirancang untuk menjadi kerangka hukum internasional yang luas dan seimbang untuk pengangkutan barang melalui laut dan transportasi multimoda yang melibatkan pengangkutan laut. Pemberlakuan prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* secara universal menghadapi tantangan karena beberapa negara belum meratifikasi atau menerapkan aturan tersebut. Meskipun aturan ini bertujuan untuk menyelaraskan hukum pengangkutan laut internasional, adopsi universal masih terhambat oleh perbedaan kepentingan nasional, kompleksitas hukum, dan kurangnya pemahaman tentang aturan tersebut. Meskipun ada tantangan, terdapat berbagai upaya yang dapat dilakukan untuk mempromosikan *Rotterdam Rules* dan mendorong penerapannya secara universal, yaitu:

- a. Penyuluhan dan pelatihan. Organisasi internasional dan lembaga terkait lainnya mengadakan seminar, lokakarya, dan pelatihan untuk meningkatkan pemahaman tentang *Rotterdam Rules*.
- b. Harmonisasi hukum. Upaya untuk menyelaraskan hukum nasional dengan *Rotterdam Rules* dilakukan untuk memfasilitasi adopsi aturan tersebut.
- c. Kerja sama internasional. Kerjasama antara negara-negara dalam penerapan *Rotterdam Rules* dilakukan untuk mengatasi perbedaan dan mempromosikan pemahaman bersama.

4.2 Saran

Berdasarkan simpulan di atas, maka dapat disampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pemerintah Republik Indonesia diharapkan agar merevisi peraturan terkait pengiriman barang dengan transportasi multimodal agar memberikan kepastian hukum serta menyusun buku panduan tata cara pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal agar dapat mempermudah perusahaan-perusahaan jasa pengiriman barang internasional dalam kegiatan pengangkutan pada perdagangan ekspor-impor.
2. Diharapkan, negara-negara yang terlibat dalam perdagangan ekspor-impor segera meratifikasi ketentuan-ketentuan dalam *Rotterdam Rules* agar dapat diberlakukan secara universal agar dapat menciptakan standar yang lebih modern dan efektif untuk perdagangan internasional.

3. Para pihak yang terlibat dalam pengangkutan barang dalam perdagangan ekspor-impor melalui laut sebaiknya memastikan terlebih dahulu bahwa *bill of lading* (B/L) yang diterbitkan sesuai dengan *Rotterdam Rules* atau hukum yang berlaku di yurisdiksi masing-masing agar terhindar dari masalah hukum di kemudian hari.
4. Baik pengangkut (*carrier*) maupun *shipper* dalam pengiriman barang sebaiknya masing-masing pihak dapat memenuhi tanggung jawabnya baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Perlu adanya kesamaan visi bahwa antara pengangkut (*carrier*) maupun *shipper* harus berada dalam posisi sama tinggi sebagai mitra, sehingga kedua belah pihak merasa mempunyai kepentingan dan tanggung jawab yang sama besar. Kedua belah pihak juga harus sama-sama mengetahui tanggung jawab masing-masing dan batas-batasnya sehingga keduanya harus bekerja sama agar segala kewajibannya dapat terpenuhi dengan baik.